



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.118.2025

Warszawa, 25 marca 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 2790 Poseł na Sejm RP pani Anny Pieczarki dotyczące problematyki przygotowania i realizacji zadania polegającego na budowie tzw. wschodniej obwodnicy Tarnowa, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że obecnie realizowany jest Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030 (Program), w którym ujęta została realizacja zadania polegającego na budowie wschodniej obwodnicy Tarnowa w ciągu drogi krajowej nr 73.

Należy wskazać, że proces inwestycyjny dla przedmiotowego zadania inwestycyjnego trwał już od kilkunastu lat. W 2008 r. zostało zawarte porozumienie pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) i Miastem Tarnów. Porozumienie określało zasady współpracy pomiędzy stronami w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji „Budowa łącznika w ciągu drogi krajowej nr 73 pomiędzy autostradą A4 w Węźle Krzyż i drogą krajową nr 4 w węźle Lwowska”, czyli tzw. wschodniej obwodnicy Tarnowa. Zapisy porozumienia regulowały finansowanie dokumentacji w zakresie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) oraz przygotowania dalszej dokumentacji. Zawarcie przedmiotowego porozumienia podyktowane było faktem, że możliwy przebieg przedmiotowej drogi, przewidywany był częściowo po terenie administracyjnym Miasta Tarnowa, które jest miastem na prawach powiatu.

W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a ww. ustawy, jest prezydent miasta. W gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego na drogach gminnych, powiatowych oraz wojewódzkich znajduje się Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, który powołany został ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg. W tym miejscu należy także mieć na uwadze wsparcie rządowe jakie do 2025 Miasto Tarnów otrzymało w postaci dofinansowania ze środków przywołanego już Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na realizację 25 zadań na drogach powiatowych i gminnych na łączną kwotę ok. 36 mln zł.

W obecnym stanie prawnym ze środków RFRD brak jest możliwości wsparcia inwestycji samorządowych na drogach krajowych w granicach miast na prawach powiatu. Jednak w resorcie infrastruktury analizowane są możliwości wprowadzenia w ustawie o RFRD zmian, które pozwolą na wsparcie tego typu inwestycji z Funduszu. Planujemy zwiększyć zakres zadań, w szczególności umożliwić wsparcie działań miast na prawach powiatu na drogach krajowych i wojewódzkich, które dzisiaj niejednokrotnie stanowią ogromne obciążenie finansowe dla tych samorządów. Uzależnione jest to jednak od pozyskania dodatkowych źródeł zasilenia finansowego RFRD.

Należy wskazać, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, będąca niejako zwieńczeniem przeprowadzonego procesu i zrealizowanych opracowań i analiz, wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie w 2018 r. określiła przebieg obwodnicy według wariantu III, który co należy podkreślić, nie był wariantem preferowanym, wskazanym przez inwestora we wniosku, ale wariantem wskazanym przez organ ochrony środowiska, w oparciu m.in. o wnioski przedstawione w tym zakresie w toku postępowania administracyjnego, zarówno przez władze Gminy Tarnów, jak i miasta Tarnowa. Jednocześnie prowadzone były długotrwałe, bezskuteczne działania zmierzające do podpisania z miastem porozumienia dotyczącego rzeczowej realizacji i zapewnienia finansowania inwestycji. Po stronie rządowej (GDDKiA) finansowanie to zostało zabezpieczone. Z uwagi na to, że w 2028 roku minie ważność już uzyskanej decyzji, realizacja przedmiotowej inwestycji wymagałaby jak najszybszego zaangażowania się miasta Tarnowa. Zgodnie z informacjami posiadanymi przez Ministerstwo, samorząd lokalny nie przystąpi do realizacji inwestycji w tym kształcie w związku z brakiem zgody tarnowskich radnych na finansowanie projektu. Mając na uwadze uwarunkowania ruchowe w regionie oraz interes mieszkańców Tarnowa należy mieć nadzieję na zmianę podejścia władz samorządowych.

Odnosząc się do przebiegu drogi wskazanego przez Panią poset, należy wskazać, że prowadzenie drogi obwodowej, która w swoim założeniu ma służyć miastu i poprawiać sytuację komunikacyjną jego mieszkańców, poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowanego poza tereny zurbanizowane, w znacznym oddaleniu od miasta, nie

spełni swoich zadań. Ewentualne trasowanie i realizacja obwodnicy Tarnowa w przebiegach znacznie oddalonych na wschód od miasta nie poprawi, i w niewielkim stopniu wpłynie na problemy komunikacyjne samego miasta Tarnowa. Usprawnić natomiast może w części sytuację komunikacyjną dla ruchu tranzytowego idącego z województwa podkarpackiego – z takich miast jak Pilzno, Jasło czy Krosno.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu